

São Paulo/SP, 19 de julho de 2018.

Assunto: **Carta Aberta ABTAER aos Gestores Públicos**

## **O TÁXI AÉREO NO BRASIL**

A história do táxi Aéreo no Brasil resumidamente começou para atender as necessidades de um nicho de mercado de empresários e altos executivos que precisavam de mais privacidade, velocidade e flexibilidade em seus deslocamentos. O tempo passou e as demandas foram surgindo e atualmente nossas aeronaves fazem muito mais, à medida que, dependendo do local, lá estamos nós com nossas aeronaves.

Como sabemos, em 2005, a ANAC - Agência Nacional de Aviação, exercer o poder de regular e fiscalizar tais atividades que são em quase sua totalidade de atividades de *utilidade pública, considerando que no Brasil os serviços de transporte aéreo público de passageiros (táxi aéreo), regular e não regular, doméstico ou internacional, serviços aéreos públicos especializados, de carga ou mala postal são previstos na Lei 7.565/86 – Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA.*

Sobre a ABTAER (Associação Brasileira das Empresas de Táxi Aéreo e Manutenção de Produtos Aeronáuticos), entidade de grande representação no território nacional, com mais de 40 (quarenta) filiadas em diversos estados brasileiros, congrega em seus quadros empresas de táxi aéreo e oficinas de manutenção aeronáutica. Fundada em 2010, teve o intuito de garantir um crescimento saudável dos setores que representa, combatendo com vigor as arbitrariedades perpetradas pelo Poder Público da autoridade de aviação civil e os episódios que representavam um potencial desequilíbrio das condições normais de mercado.

O serviço de “táxi-aéreo” não se limita apenas ao transporte de alguns executivos. Seu caráter público é evidente e está intimamente ligado ao atendimento das necessidades dos usuários do transporte aéreo público e ao desenvolvimento do país, sendo inclusive considerado “divisão estratégica” da aviação civil.

Num país de dimensões continentais, afirmamos que nossa atividade está diretamente ligada às grandes obras. O segmento atende aproximadamente 3.500 (três mil e quinhentos) municípios brasileiros, enquanto a aviação de grande porte atende em torno de 120 municípios, além de que, mais de 90% dos nossos serviços executados são de caráter público e está intimamente ligado ao desenvolvimento do país.

Atendemos grandes obras desde infraestrutura aeronáutica e da construção civil, edificação de usinas hidroelétricas, de estradas e de cidades, considerando inviável sua execução se não existisse um serviço de táxi aéreo. A Amazônia, por exemplo, não teria sido alcançada nos seus mais distantes rincões se não houvesse o ofício. A indústria de óleo e gás é toda atendida por empresas de táxi aéreo, sendo responsável pela exploração “on-shore e off-shore” do petróleo, e por transportar 100% dos técnicos embarcados em

plataformas marítimas. Além disso, prestamos serviços públicos essenciais tais como o transporte de dinheiro, malotes bancários e, dentre outros, a inspeção de linhas de transmissão, e o transporte aeromédico que consiste basicamente no resgate e/ou na remoção de doentes graves por meio de helicópteros ou aeronaves em locais que ambulâncias tradicionais não possuam acesso, além de operar em situações onde determinado paciente necessita de um deslocamento inter-hospitalar em condições especiais, em razão de suas fragilidades ou, ainda, no próprio transporte de órgãos o que pode significar o salvamento de muitas vidas.

Nosso objetivo é buscar que o setor de transporte aéreo por demanda (táxi aéreo) atinja seu pleno potencial, gerando significativos benefícios econômicos e sociais. Ainda que massacrado pelos mecanismos opressores de políticas públicas irracionais que favorecem apenas grandes corporações, o setor consegue se destacar como um verdadeiro insumo produtivo para milhares de empresas pelo Brasil afora. Sua inegável capacidade de arrecadação tributária e de geração de empregos deveria lhe assegurar o papel de protagonista da aviação nacional a medida que o transporte aéreo se apresenta como uma importante fonte de potencialidades para alavancagem de serviços essenciais e do progresso.

Num entendimento mais amplo, a ABTAER vislumbra como salutar uma aproximação entre a iniciativa privada e os Gestores Públicos, especialmente com o viés de se criar um ambiente cooperativo para reprimir a silenciosa deterioração do segmento, que se acha açodado por um sinuoso e burocrático ambiente regulatório, somado à atual conjuntura econômica hostil.

Assim, com vistas a garantir um ambiente aeronáutico seguro, com uma regulação viável e fiscalização implacável àqueles contumazes em contrariar nossa legislação, apresentamos aos governantes algumas das principais demandas do segmento do táxi aéreo:

- 1.** Promulgação do novo Código Brasileiro de Aeronáutica até junho/2019 (PLS nº 258/2016).
- 2.** Indicação de gestores com conhecimento e efetivamente ligadas a aviação civil para ocupar os cargos de “diretor(a)” da Agência Nacional de Aviação Civil e outros cargos.
- 3.** Promoção de uma nova política tributária voltada à redução de custos do combustível aeronáutico utilizado em operações de transporte aéreo público (especialmente com a redução do teto de ICMS a 10% já no início de 2019, e redução gradativa anual de 1% ao ano até 2023, de modo a estagnar em 5% de alíquota máxima).

4. Estabelecimento de uma Política de Revisão das tarifas aeroportuárias e de navegação aérea, estabelecendo valores diferenciados (reduzidos) para o caso de operações de transporte aéreo público.
5. Criação de política tributária federal diferenciada para empresas homologadas de táxi-aéreo e organizações de manutenção aeronáutica para a importação de partes, peças, ferramentas, componentes, insumos, fluidos hidráulicos, lubrificantes, tintas, anticorrosivos, equipamentos, serviços e matérias-primas a serem empregados na manutenção, reparo, revisão, conservação, modernização, conversão e industrialização das aeronaves, de seus motores, suas partes, peças, componentes, ferramentais e equipamentos.
6. Elaboração de Planos Aeroviários estaduais, para efeito de planejamento e aprimoramento da infraestrutura aeroportuária brasileira; e
7. Aperfeiçoamento do combate ao TACA (Transporte Aéreo Clandestino/Pirata) que é o transporte irregular de passageiros e cargas por meio de ações coordenadas entre as instituições públicas e campanhas de marketing massificadas.

Importante registrar que no Brasil todos somos importantes, à medida que contribuimos para o desenvolvimento e sua economia funcionar, pois se um segmento para, como um efeito cascata, muitos outros segmentos também param.

A recente greve dos caminhoneiros nos mostrou isso. Foi a confirmação de que governo, empresas, funcionários, enfim, a sociedade como um todo e que dependemos uns dos outros, tudo está conectado e funcionam como uma engrenagem.

Dentre muitas outras demandas, apresentamos algumas das propostas da ABTAER que devem ser tratadas em nível político com a maior brevidade possível.

Associação Brasileira de táxi aéreo e oficinas de manutenção

São Paulo/SP, 19 de julho de 2018.

---

Jorge Bitar Neto Presidente da ABTAER